

Nota informativa

L'indagine sul trasporto marittimo ha per oggetto la navigazione marittima a scopo di commercio, cioè il trasporto di merci e di passeggeri effettuato a fronte del pagamento del nolo o del prezzo del passaggio.

L'indagine ha carattere censuario e l'unità di rilevazione è la nave mercantile, cioè qualunque imbarcazione adibita al trasporto marittimo; esclude le navi da pesca, le navi officina per il trattamento del pesce, le navi da trivellazione e da esplorazione, le navi adibite a servizi portuali, le draghe, le navi per la ricerca e le navi da guerra e le imbarcazioni utilizzate unicamente a fini non commerciali. L'insieme di tutti gli arrivi e di tutte le partenze presso i porti italiani costituisce l'universo di eventi d'interesse per la rilevazione.

L'indagine soddisfa le esigenze conoscitive della Direttiva europea n. 2009/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, 6 maggio 2009 (ex CE/64/95).

Modalità di raccolta dei dati

Gli organi intermedi di rilevazione sono le *dogane portuali*. L'Istat invia annualmente i questionari necessari per la rilevazione agli Uffici doganali principali, presenti nei diversi porti, che li distribuiscono ai rispondenti (raccomandataro marittimo, agente o spedizioniere). Per ogni arrivo o partenza si deve compilare la dichiarazione statistica di arrivo (modello I.501) o di partenza (I.502) e riconsegnarla all'Autorità doganale sul territorio che li raccoglie mensilmente e li invia all'Istat, dove vengono revisionati.

I dati raccolti vengono sottoposti a procedure di validazione e controllo, in armonia con le metodologie statistiche definite e concordate in ambito comunitario. In particolare, si procede con revisione e controllo tramite ritorno sulle unità rilevate a mezzo di solleciti telefonici e trattamento statistico delle mancate risposte.

Le variabili rilevate

Sui modelli di rilevazione I.501 e I.502, sono riportate le informazioni di struttura (tipologia e stazza) e giuridiche (bandiera) della nave, le merci sbarcate o imbarcate per tipo di carico, per porto o paese di imbarco o sbarco e per qualità, nonché i passeggeri per porto o paese di imbarco o sbarco. Al fine di migliorare le informazioni sul piano della completezza e della pertinenza si procede al "riconoscimento" delle unità di rilevazione (navi autorizzate alla navigazione) attraverso tecniche di *record linkage* tra i dati identificativi rilevati (nome, stazza, tipo, bandiera) e le informazioni contenute nel data base del registro navale internazionale gestito dalla Società Lloyds. Questa tecnica permette di attribuire ad ogni unità di rilevazione i dati identificativi corretti, rettificando eventuali errori e omissioni contenuti nei questionari di rilevazione.

Per migliorare significativamente la qualità e la completezza dell'informazione prodotta, vengono applicate tecniche di *mirror statistics* fra coppie di porti. Tale approccio, insieme al meccanismo di identificazione univoca delle navi, di cui sopra, permette di seguire le singole unità di rilevazione sulle specifiche tratte, consentendo ulteriori e più approfondite forme di controllo sulle informazioni elementari rilevate.

Relativamente ai porti di Messina e Reggio Calabria, a partire dai dati 2010 sono state introdotte nuove tecniche per la raccolta e il controllo dei dati che hanno consentito un considerevole recupero di mancate risposte riguardanti, in particolare, i carichi trasportati su automezzi e imbarcati su nave. Le informazioni raccolte sono state controllate e validate anche attraverso l'incrocio dei dati con quelli provenienti dall'indagine Istat del Trasporto merci su strada. Ne è derivato un notevole impatto sulla misura del traffico relativo alla tratta Messina-Reggio Calabria e viceversa, con l'effetto di rendere del tutto inconfondibili, per tale tratta, i dati riguardanti la merce trasportata su nave del 2010 con quelli degli anni precedenti.